



CENTRALLAGETS FÖR HANDELSLAGEN I FINLAND M.B.T.

VELOCIPEDER

1921

CENTRALLAGET

FÖR HANDELSLAGEN I FINLAND M. B. T.

HELSINGFORS ◇ S. ESPLANADGATAN 2



FILIALER:

I HELSINGFORS, ÅBO, TAMMERFORS, VIBORG, VASA, ULEÅBORG,
KOTKA, KUOPIO, JOENSUU, JYVÄSKYLÄ

Hösten 1919 beslöt Centrallaget börja tillverka velocipeder eller rättare sagt sätta ihop sådana av i utlandet färdigt tillverkade delar. I detta syfte påbörjades omedelbart uppförandet av Helsingfors Mekaniska Verkstad, varest det var mening att förutom velocipeder sätta ihop automobiler och motorcyklar samt utföra reparationer av sådana. Dessutom komme där att utföras justeringar av skriv- och räknemaskiner samt kassaregisterapparater ävensom diverse reparationsarbeten etc. för Centrallagets andra produktionsinrättningars samt byggens räkning o. s. v.

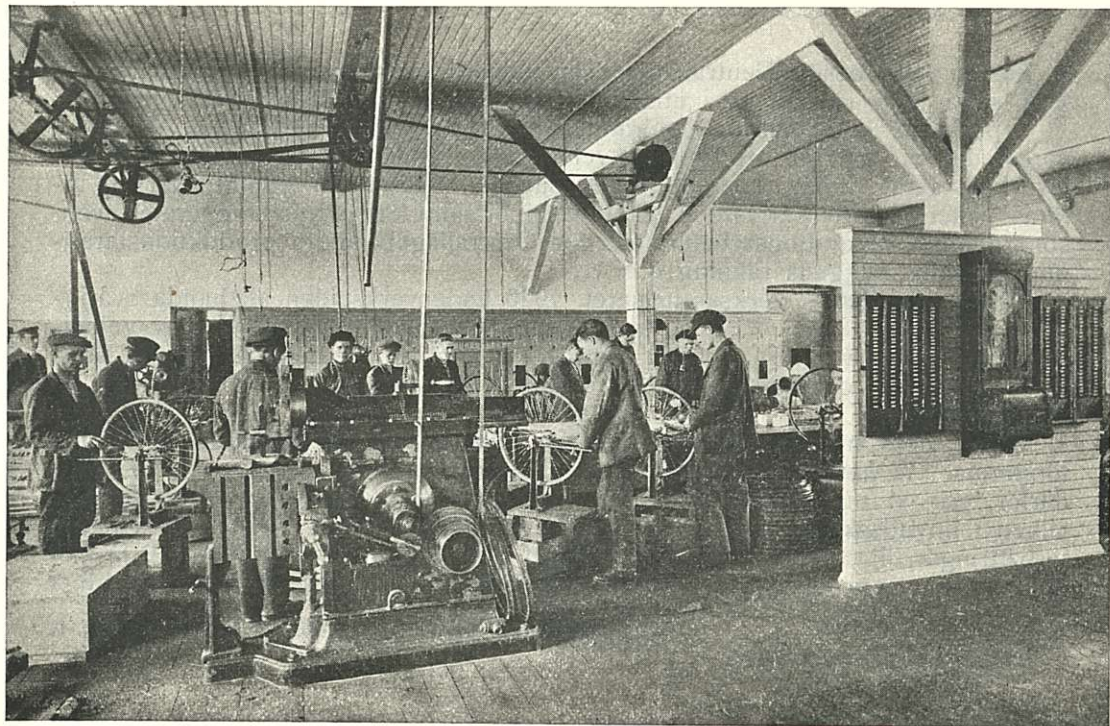
Under det första verksamhetsåret 1920 hade verkstaden allehanda svårigheter att kämpa mot. Vi voro nybörjare i branschen, anskaffandet av velocipeddelar utifrån var förenat med svårigheter och om än delarna voro de bästa som då kunde erhållas, gav deras kvalitet dock många gånger anledning till anmärkningar.

Sedan dess har anskaffandet av delar underlättats och möjligheten att välja förstorats. Vi hava vunnit erfarenhet och lärt bättre känna branschen. Vi våga därför, när vi nu släppa i handeln vår velociped av innevarande års modell, vilken i huvudsak är likadan som 1920 års modell men ändock med några förbättringar, lita på att densamma, oaktat dess högre pris, kommer att få lika god åtgång som dess föregångare och fullkomligt tillfredsställa alla måttliga anspråk.

Centrallaget för Handelslagen i Finland m. b. t.

Helsingfors i maj 1921.

MASKINSALEN



Helsingfors Mekaniska Verkstad.

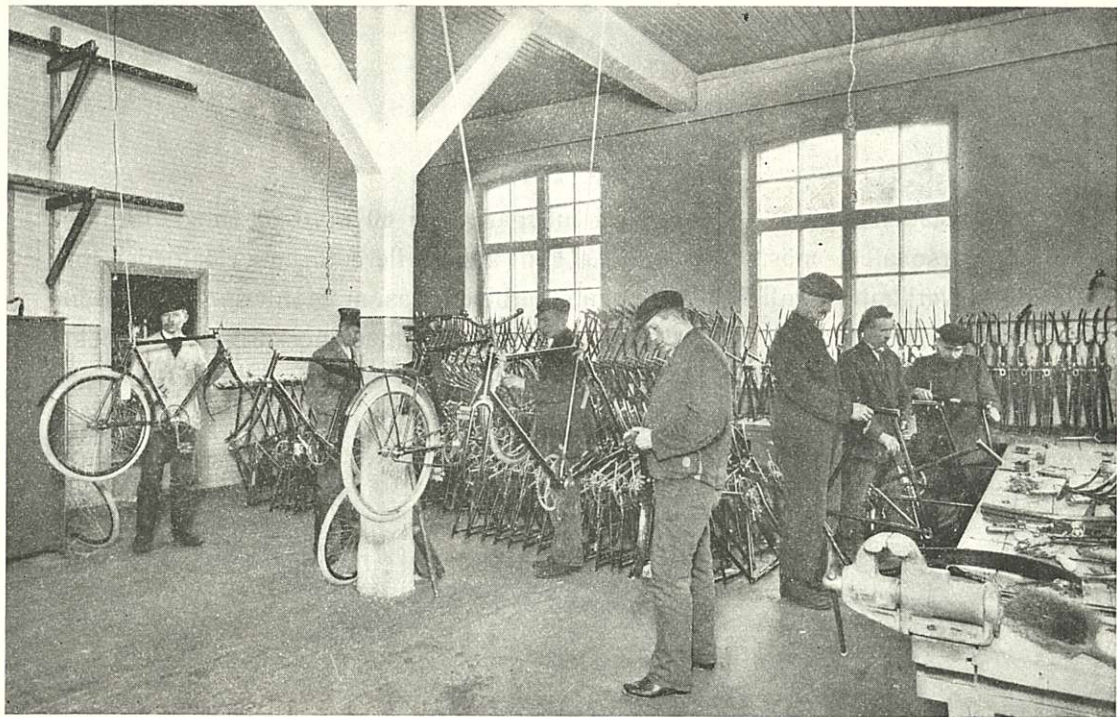
Verkstaden, där S. O. K.-velocipeder förfärdigas, är belägen i Central-
lagets eget hus, gården n:o 36 vid Flemmingsgatan, där även dess syateljé,
kafferosteri, trikåfabrik ock cikoriefabrik äro inrymda. Å vidstående sidas bild
synes en del av verkstadens egentliga maskinsal, där svarvar, hyvlar, fräsmas-
kiner, borrar maskiner m. m. äro uppställda. I samma rum försiggår hjulskenor-
nas justering. Härmed förstås det arbete, som utföres, då skenorna för-
ses med ekrar och dessa efter behov spännas eller lösas för att få hjulet att rotera
jämnt utan kastning.

MASKINSALEN



I verkstaden arbeta, då den är i full gång, c:a 60 à 70 personer, förutom kontorspersonalen, mästare o. d. Årligen kunna flere tusen velocipeder förfärdigas, varjämte samtidigt även andra arbeten, såsom montering av person- och lastautomobiler och motorcyklar, utföras. Alla maskiner drivas med elektricitet. Smedjan icke inberäknad, vilken är inrymd i en egen byggnad, förfogar verkstaden över en golvyta av 1165 m². Vidstående bild visar oss en annan del av maskinsalen. Kvinnorna i förgrunden äro sysselsatta med att fästa ekrar vid hjulskenorna.

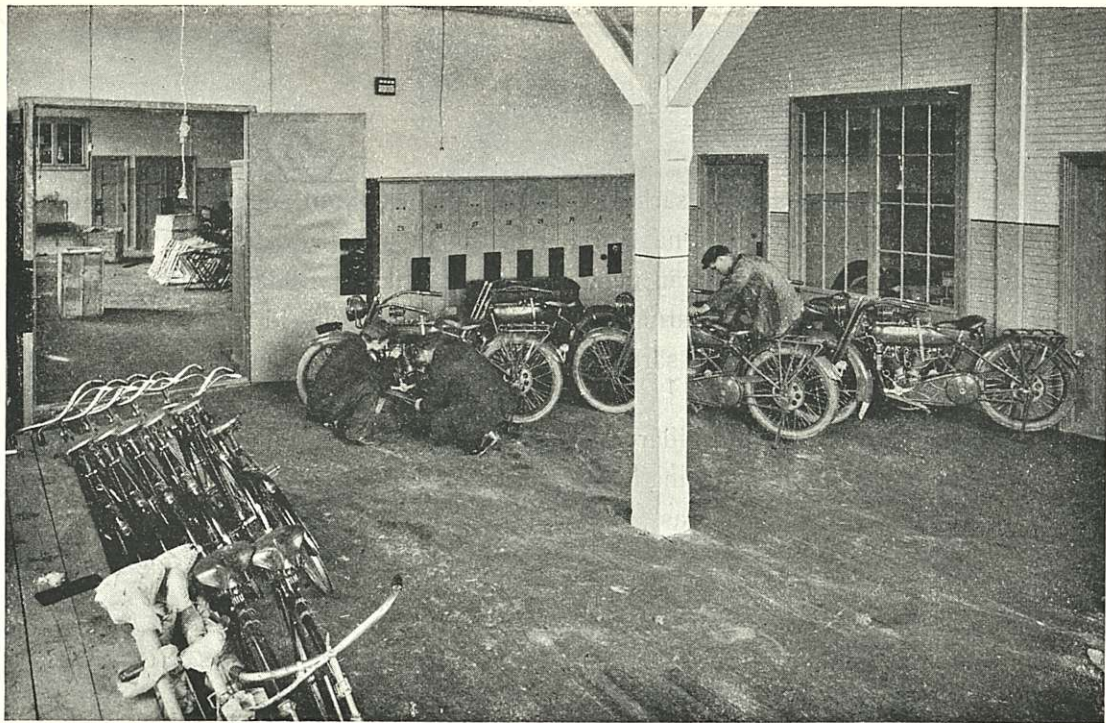
MONTERINGSRUMMET



För velocipedihopsättningsarbetet anlitas endast vant och yrkeskunnigt folk. På det att velocipederna felfria må komma ut i handeln, granskas och kontrolleras de noggrant, förrän de sändas från fabriken. Bilden visar oss rummet, där hjulen fästas i ramarna efter det gummiringarna först blivit påsatta. Ramen fastgöres därvid i en särskild ställning, eller fästes den att hänga ned från taket.

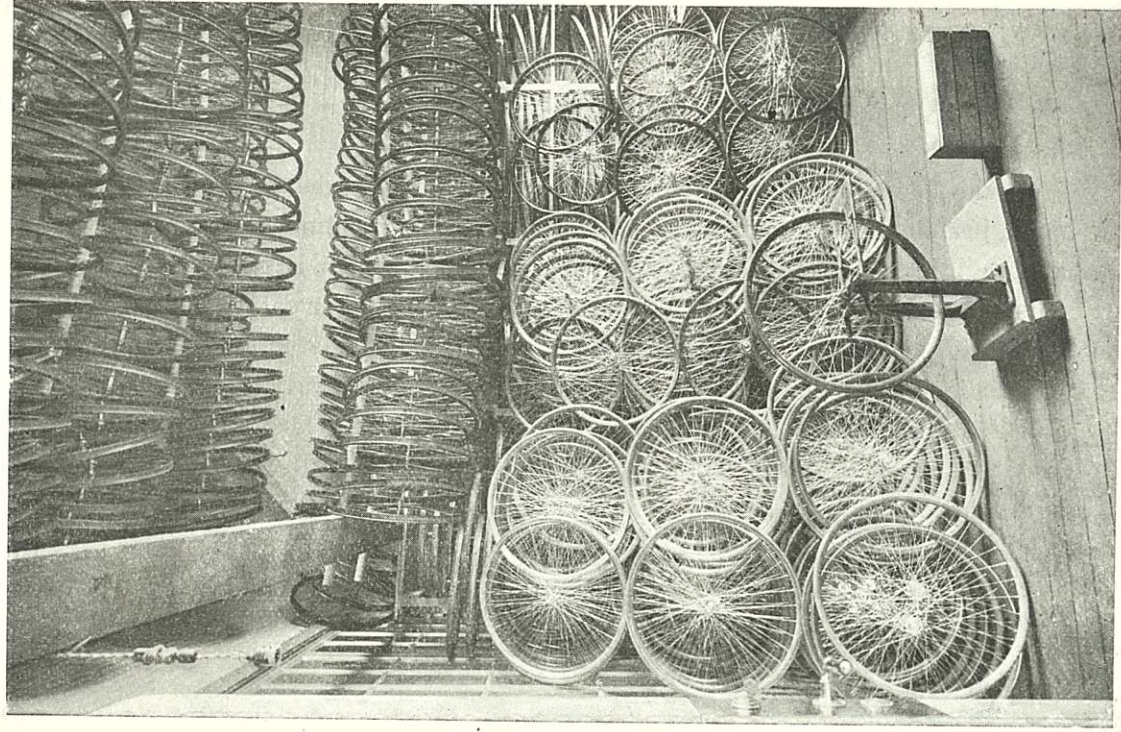
Ramarna importeras tillsvidare färdigt emaljerade. Verkstaden har likväl egen medels gas upphettad emaljeringsugn, varest under transporten möjligen skadade ramar kunna emaljeras.

MONTERINGSRUMMET



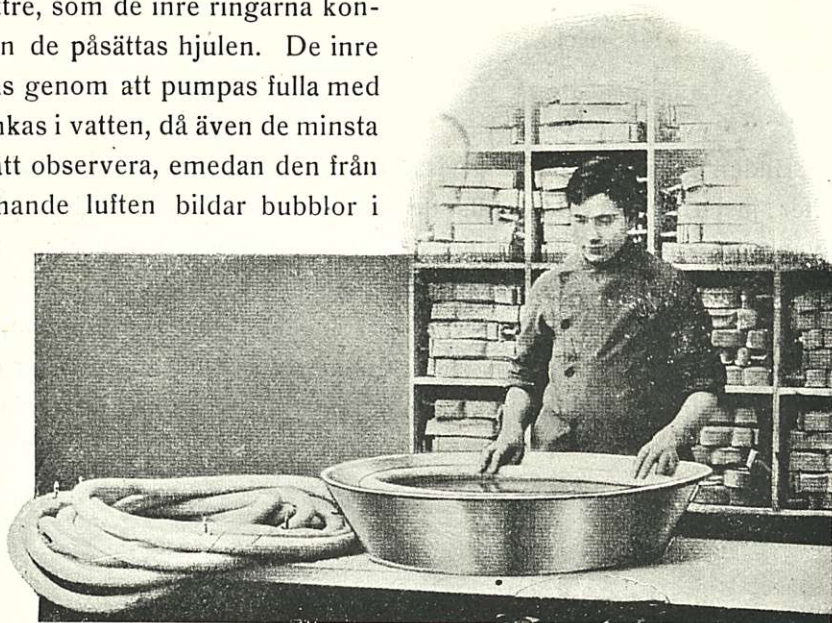
Å vidstående sidas bild, som är från samma rum som den föregående, synas några just ihopsatta motorcyklar. Motorcyklarnas ihopsättning och reparationsarbeten utföras i samma rum, som velocipedernas, men användes härför till största delen annat arbetsfolk, då motorcykelarbetet fordrar speciell och särskilt mångsidig fackkunskap. De av Centrallaget tillsaluhållna motorcyklarna äro de kända amerikanska „Harley-Davidson“-cyklarna, vilkas ensamförsäljning i Finland Centrallaget lyckats erhålla. Över dessa motorcyklar har Centrallaget utgivit en särskild större handbok, vilken vi uppmana alla motorcykelåkare att taga kännedom av.

HJUL- OCH HJULSKENSLAGER

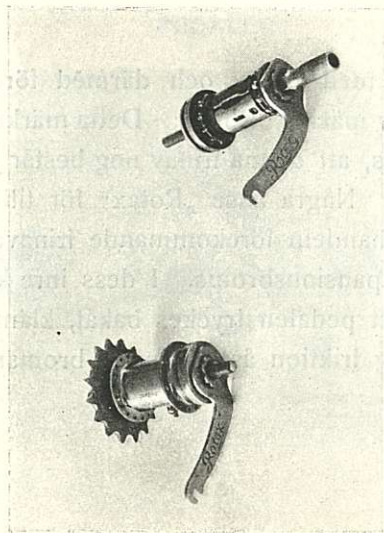


Bilden å vidstående sida visar oss en del av lagerrummet, där hjulskenorna efter justering förvaras, tills de behövas för ihopsättandet. Å bilden synes även en ställning, där hjulet i och för justering placeras. Ställningen är försedd med tvänne ställbara axeltappar, kring vilka hjulet fritt kan rotera. Vid hjulets rotation iakttager justeraren det noga, och ser han, att hjulet ens litet kastar sig, ändrar han felet genom att spänna några ekrar och lösa andra. Med tillhjälp av denna ställning går justeringen för en van arbetare mycket fort.

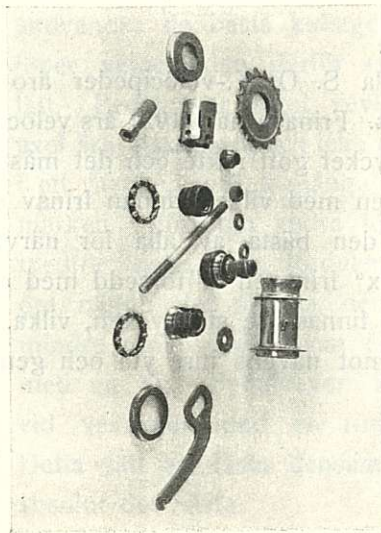
Såväl de yttre, som de inre ringarna kontrolleras, förrän de påsättas hjulen. De inre ringarna provas genom att pumpas fulla med luft och nedsänkas i vatten, då även de minsta hål äro lätta att observera, emedan den från dem utströmmande luften bildar bubblor i vattnet. Till S. O. K.-velocipeder av 1921 års modell användas endast de välkända Bates ringarna.



„ROTAX“-FRINAV

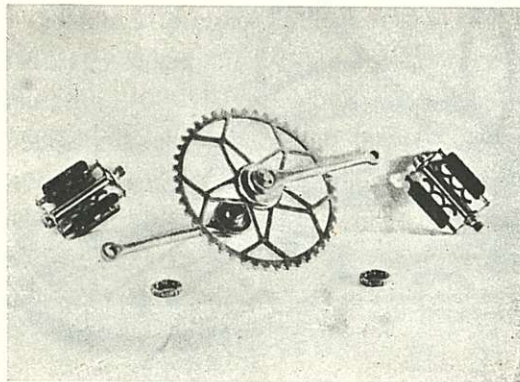


„ROTAX“-FRINAV SÖNDERTAGEN I SINA SKILDA DELAR



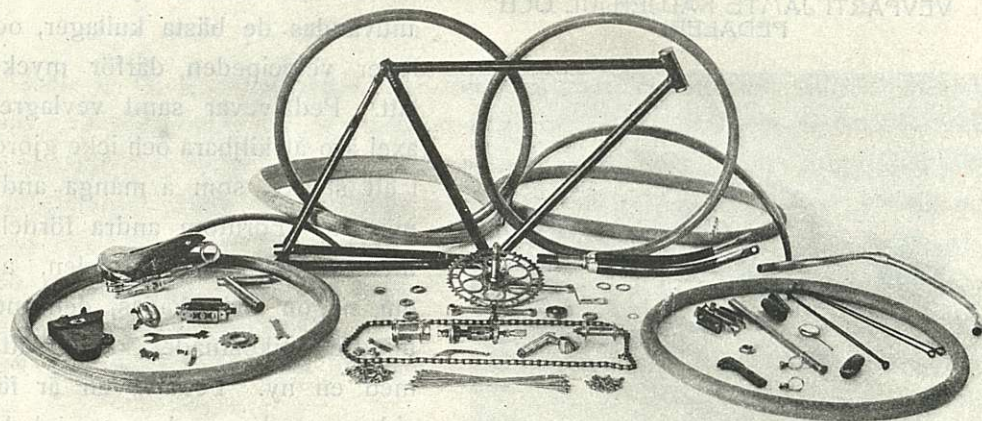
Alla S. O. K.-velocipeder äro försedda med frinav och därmed förenad broms. Frinavarna å 1921 års velociped äro av märket „Rotax“. Detta märke har ett mycket gott rykte och det måste erkännas, att denna frinav nog består jämförelsen med vilken annan frinav som helst. Några anse „Rotax“ för till och med den bästa av alla för närvarande i handeln förekommande frinavarna. „Rotax“ frinaven är försedd med en s. k. expansionsbroms. I dess inre kring axeln finnas tre stålstycken, vilka, genom att pedalen tryckes bakåt, klämmas utåt mot navens inre yta och genom kraftig friktion åstadkomma bromsning.

VEVPARTI JÄMTE KÄDJEHJUL OCH
PEDALER.



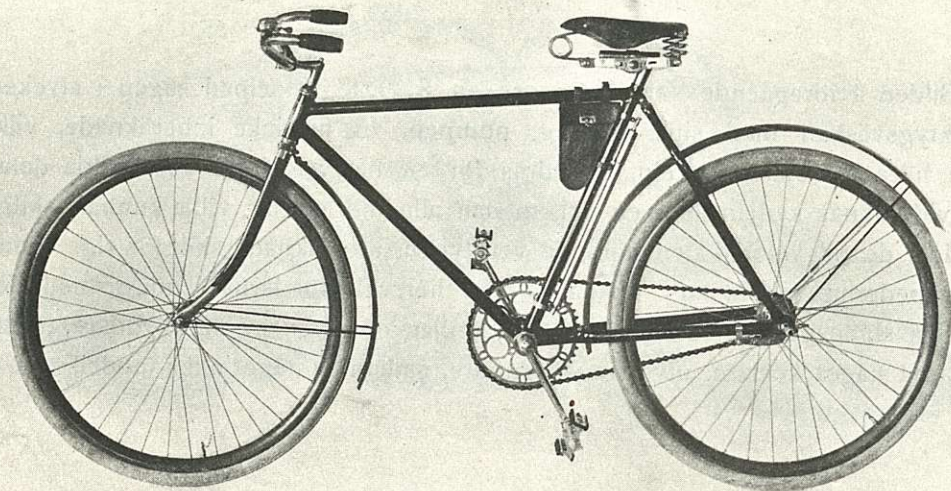
Till velocipedernas vevlager, liksom till vardera hjulets navar, användas de bästa kullager, och löper velocipeden därför mycket lätt. Pedalvevar samt vevlagrets axel äro åtskiljbara och icke gjorda i ett stycke, som å många andra märken. Förutom andra fördelar medför detta den fördelen, att, om någon del skadas, den med mindre omkostnader kan ersättas med en ny. Pedalveven är fäst vid vevaxeln med en rund kil. Detta sätt att fästa densamma är absolut det bästa.

S. O. K.-VELOCIPED SÖNDERTAGEN I SINA SKILDA DELAR



Bilden å föregående sida visar oss en S. O. K.-velociped tagen i stycken. Verktygsväskan med sina verktyg, pumpen, m. m. icke inberäknade, vilka icke höra till själva cykeln, erfordras för en herrvelociped 566 skilda delar. Därvid räknas kedjan som en del, medan alla andra delar, vilka kunna åtskiljas medels de till velocipeden hörande verktygen, äro räknade skilt för sig. Dam-velocipederna äro annars likadana, som herrvelocipederna, endast med den vanliga skillnaden att ramen är öppen, kedjan omgiven av en skyddare, pedalvevarna något kortare, utväxlingen mindre, sadeln av något olika modell, o. s. v.

S. O. K.-VELOCIPED AV 1921 ÅRS MODELL FÖR MÄN



S. O. K.-VELOCIPED AV 1921 ÅRS MODELL FÖR DAMER



Beskrivning över S. O. K.-velocipedens av 1921 års modell viktigaste delar.

Siffrorna inom parentes avse damvelocipeder.

Gummiringar — yttre „Bates“ 28" \times 1 $\frac{5}{8}$ ", inre „Bates extra I:a“ röda 28" \times 1 $\frac{1}{2}$ ".

Ram — 22" och 24" (22"). Svart emaljerad.

Styrstång — vridbar.

Framstång — av L-typ.

Hjul-skenor — av trä med aluminium-förstärkningar. Färg: gul med svarta och guldränder, gul med svarta och röda ränder och röd med guldränder.

Träckskyddare — av trä i färg med skenorna.

Kedja — $\frac{5}{8}$ " \times $\frac{3}{16}$ " „Wehlich“.

Utväxling — 85 (70)

Sadel — mörkbrunt läder. Tre förträffliga fjädrar.

Hantag — svart celluloid.

Pedaler — herrpedaler „Luxus“ 3 $\frac{3}{4}$ ", dampedaler 3 $\frac{1}{2}$ ".

Pedalvevar — längd 7 $\frac{1}{4}$ " (6 $\frac{1}{2}$ "), fästa vid axeln med rund kil.

Pump — förnicklad messing.

Verktygsväska — mörkbrunt läder, trekantig. Innehåller: skiftnyckel, 3 specialnycklar, skruvmejsel, och oljekanna av messing.

Velocipedens skötsel.

Huruvida velocipeden hålles i skick eller icke, är beroende av dess skötsel, och därav åter den nytta och det nöje, som var och en har av sin cykel. Med omsorgsfull vård kan velocipeden hålla i årtal, även om den användes mycket ofta, medan åter en vårdslös velocipedist kan göra slut på en cykel under en sommar.

Av velocipeddelarna äro gummiringarna de, som mest kunna åstadkomma förargelse och utgifter, om de få förfaras. De böra därför skötas med särskild omsorg. I synnerhet böra ringarna skyddas för allehanda oljor och för alltför mycket solsken, utom naturligtvis för direkta hålskador. Även vattnet är skadligt för ringarna, om dessa ofta få komma i beröring med detsamma. Ringarna böra alltid vara tillräckligt fyllda med luft.

Lagren böra oljas väl och skyddas för smuts. Det vore bra, att ett par gånger under sommarns lopp öppna dem, putsa dem med benzin och granska att kulorna och de andra delarna äro hela, samt därefter smörja dem med vaselin.

Kedjan bör också hållas väl smord, då den härigenom bättre skyddas för rost och gör velocipedens gång lättare. Kedjan smörjes bäst sålunda, att den först grundligt putsas i ett med benzin fyllt kärl. Därefter lägges den till en $\frac{1}{4}$ timme i ett kärl fyllt med kettingsmörja (denna tillsaluhålles vanligen i fast

form och måste därför först nedsmältas) eller med något annat lämpligt fett eller någon olja.

Kedjan bör hållas lagom spänd. En alltför spänd kedja anstränger lagren och gör velocipedens gång trög.

För frinavens smörjning finnes en öppning i navens mitt. En omsorgsfull smörjning ökar betydligt navens och bromsens hållbarhet.

Smuts, som i synnerhet under regnväder fastnar i velocipeden, får icke kvarlämnas för längre tid. Vid rengörningen är det bäst, att först med en fin vattenstråle skölja bort smutsen. Trädelarna böra därefter rengöras med en mjuk, fuktig trasa. Vid rengörningen av de emaljerade delarna vore det bäst att använda sämskskinn, som först uppblötes i vatten och därefter vrides torrt. Ett fulkomligt torrt sämskskinn suger dåligt vatten. I ingen händelse få emaljdelarna torkas med något torrt, hårt kläde, då därigenom fula skråmor uppstå.

Förnicklade delar putsas bäst med ett i benzin fuktadt sämskskinn eller kläde. Emaljerade delar böra skyddas för benzin, emedan emaljen tager skada därav.





HELSINGFORS 1921
YHTEISKIRJAPAINO OSAKEYHTIÖ

